

Andoni Kortazar García

Politika Publikoak eta Historia Ekonomikoa, EHU
EKOPOL ikerketa-taldea



Munduak aurrekaririk gabeko ingurumen-krisia bizi du, tenperatura altuen erregistro jarraituekin eta etorkizun zalantzarri eta kezkarriarekin. Berotze globala eta klima-aldaketa berehalako arreta eta erantzun eraginkorrak eskatzen dituzten errealitateak dira. Epe luzerako planak eta ekintzak ez zik, berehalako eta premiazko neurriak behar dira. Ondorioz, Europar Batasunak (EB) Europako Akordio Berdearen arabera, berotegi-efektuko gasen (BEG) emisioak gutxienez % 55 murriztea adostu du 2030erako, 1990arekin alderatuta, eta emisioen neutraltasuna lortzea 2050erako. Beraz, asmo handiko helburuak finkatu dira, baina, azkeneko berriei erreparatuta, ez dira nahikoa izango.

Garraioko emisioak Euskal Autonomia Erkidegoko berotegi-efektuko gasen emisio guztien herena dira, eta, murriztu beharrean, asko handitu dira azken urteetan. Beraz, garraio-politikak funtsezko zeregina du klima-aldaketa arintzeko. Horrela, mugikortasun jasangarrirako estrategia komun bati dagokionez, ingurumena gehiago errespetatzen duten garraio-bideak sustatzen hasi dira. Badirudi abiadura handiko trenak (AHT) hutsune hori beteko duela, arduradun politikoek maiz aurkeztu izan baitute garraio-bide jasangarri gisa, ingurumen-helburu horiek lortzeko lagungarri gisa edota herrialdeko trantsizio ekologikorako ezinbesteko tresna gisa.

Hala ere, ustezko onura horiek sarearen funtzionamendua soilik aztertzeak datoz, eta ez dira kontuan hartzen azpiegitura eraikitzeak eta mantentzeko faseekin lotutako ingurumen-kargak. Oso ohikoa da azpiegiturak eraikitzeak eragindako inpaktuak zenbatzen ez dituzten analisiak aurkitzea, eta, beraz, bizi-zikloaren guztizko emisioak gutxiestea. Bidaiariak eta salgaiak garraiatuko dituen AHT proiektu berezi horrek eraikuntza-fasean sorraraziko dituen ingurumen-zamak ez dira gutxi izango; beraz, kontabilizatzea beharrezkoa da, gardentasunaren ikuspuntutik.



Abiadura handiko tren trantsizio ekologikoan

Gure azterketak, bizi-ziklo osoko (BZO) metodologiaren bitartez, proiektuak bere bizitza baliagarri osoan zehar (eraikuntza- eta mantentze-faseak barne) berotegi-efektuko gasi eta energia-kontsumoari dagokienez eragingo dituen ingurumen-zamak aztertzen ditu. Emaitzek erakusten dute Euskal Y-ak klima-aldaketa arintzeko, energia-kontsumoa murrizteko eta beste ingurumen-inpaktu batzuk murrizteko duen ahalmena ez dela nahikoa. Ingurumen-krisi globalaren testuinguruan, proiektu horrek, gauzak hobetu beharrean, okertu egin ditzake.

Eta horretan bi faktorek dute eragin handiena: batetik, eskualdeko orografia menditsuaren ondorioz, egitura handiagoak eta konplexuagoak eraikitzea eskatzen du, eta horrek baliabideen eta energiaren kontsumo handiagoa eskatzen du; bestetik, proiektuak izango duen garraio-eskari baxua dago. Proiektu horri aurreikusten zaizkion bidaiarien eta salgaien eskariak oso urrun daude beste proiektu batzuen eskarietatik, eta horrek kalte egiten dio haren ingurumen-balantzeari.

Beraz, ondoriozta dezakegu Euskal Y-ak nazioartean ezarritako ingurumen-helburuetatik urruntzen gaituela eta, gainera, ez dela euskal gizarteak trantsizio ekologikoan behar izango duen garraio-bidea. Egoerak beste alternatiba batzuk eskatzen ditu, orokorrean eskari agregatuaren murrizketa dakarten irtenbideak, hala nola garraio-sektorean hurbiltasuna sustatzea, garraioaren beharra ekiditeko, eta garraio-bideen okupazio-tasak handitzea, besteak beste.

Bukatzeko, komeni da gogora ekartzea Europako Ingurumen Agentziak 2020an esandakoa: "Europar sektoreak ingurumenean eta kliman dituen inpaktuak mugatzeko egungo ahaleginak ez dira nahikoak EBren epe luzeko klima- eta ingurumen-politikaren helburuak betetzeko". ●